2024/1688

17.6.2024

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/1688

z 12. júna 2024,

ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. a),

keďže:

(1) Podrobné požiadavky týkajúce sa prijatia celoúnijných cieľov výkonnosti Komisiou v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na bezpečnosť, životné prostredie, kapacitu a nákladovú efektívnosť sa stanovujú v článku 9 ods. 3 a 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317 ([2]).

(2) V súlade s článkom 9 ods. 3 prvým pododsekom vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 sa majú celoúnijné ciele výkonnosti na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), ktoré sa vzťahuje na kalendárne roky 2025 až 2029 vrátane, prijať pred 1. júnom 2024, čím sa členským štátom poskytne čas na vypracovanie plánov výkonnosti, ktoré by sa mali predložiť Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024.

(3) Pri príprave celoúnijných cieľov výkonnosti na RO4 Komisia uverejnila orientačné rozsahy cieľov výkonnosti pre celú Úniu na účely konzultácií so zainteresovanými stranami uvedenými v článku 10 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004, inými príslušnými osobami a organizáciami, a pokiaľ ide o bezpečnostné aspekty, s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA). Tieto orientačné rozsahy celoúnijných výkonnostných cieľov boli formálne stanovené v rozhodnutí Komisie (EÚ) 2023/2481 ([3]) na základe odporúčaní prijatých od orgánu na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“) určeného Komisiou v súlade s článkom 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004. Konzultačné činnosti, ktoré Komisia s podporou orgánu na preskúmanie výkonnosti uskutočnila v súvislosti s rozsahmi celoúnijných výkonnostných cieľov, zahŕňali stretnutie zainteresovaných strán, ktoré sa konalo 8. novembra 2023, a online prieskum dostupný od 4. októbra 2023 do 1. decembra 2023.

(4) Orgán na preskúmanie výkonnosti predložil Komisii v marci 2024 záverečnú správu o navrhovaných celoúnijných cieľoch výkonnosti na RO4. V tejto správe sa podrobne uvádzajú východiská, odôvodnenie a analýza, z ktorých vychádzajú navrhované ciele, a súvisiace východiskové hodnoty, varovné prahy a porovnávacie skupiny. V správe sa uvádzajú aj výsledky konzultácií so zainteresovanými stranami uvedených v odôvodnení(3). Orgán na preskúmanie výkonnosti v správe použil najnovšie východiskové objemy dopravy na RO4, ktoré sprístupnil útvar Eurocontrolu pre štatistiku a prognózy (ďalej len „STATFOR“).

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2023/2481 z 10. novembra 2023, ktorým sa stanovujú orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie (2025 – 2029), (Ú. v. EÚ L 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) V celoúnijných cieľoch výkonnosti na RO4 stanovených v tomto rozhodnutí sú zohľadnené vstupy získané od orgánu na preskúmanie výkonnosti, manažéra siete, EASA a od národných dozorných orgánov, pričom sa prihliadlo aj na konzultácie so zainteresovanými stranami.

(6) Toto rozhodnutie sa vzťahuje na geografický rozsah uplatňovania systému výkonnosti a spoplatňovania, konkrétne na členské štáty, Nórsko a Švajčiarsko. Celoúnijné ciele výkonnosti na RO4 a súvisiace východiskové hodnoty boli stanovené na základe základnej prognózy objemu dopravy útvaru STATFOR uverejnenej vo februári 2024, vo vyjadrení ako pohyby podľa pravidiel letu podľa prístrojov (ďalej len „IFR“) a v jednotkách služieb. Na úrovni Únie prognóza objemu dopravy na trati zodpovedá celkovo 9 552 000 pohybom podľa IFR a 128 933 200 jednotkám služieb za rok 2024, 9 787 000 pohybom podľa IFR a 133 040 200 jednotkám služieb za rok 2025, 10 004 000 pohybom podľa IFR a 136 927 200 jednotkám služieb za rok 2026, 10 209 000 pohybom podľa IFR a 140 566 200 jednotkám služieb za rok 2027, 10 430 000 pohybom podľa IFR a 144 385 200 jednotkám služieb za rok 2028 a 10 594 000 pohybom podľa IFR a 147 464 200 jednotkám služieb za rok 2029.

(7) Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti (ďalej len „KPA“) zameranej na bezpečnosť merané ako úroveň účinnosti manažmentu bezpečnosti, ktorú majú dosiahnuť poskytovatelia leteckých navigačných služieb (ďalej len „ANSP“) s osvedčením na poskytovanie letových prevádzkových služieb, by mali viesť k výkonnosti v oblasti bezpečnosti nad rámec minimálneho súladu s požiadavkami týkajúcimi sa systémov manažmentu bezpečnosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Úroveň týchto cieľov výkonnosti by sa mala stanoviť s prihliadnutím na skutočnú a cielenú výkonnosť v KPA zameranej na bezpečnosť v treťom referenčnom období (ďalej len „RO3“) a na ďalšie zlepšenia potrebné v RO4 vzhľadom na najnovší regulačný a prevádzkový vývoj.

(8) Okrem toho by sa mala zvážiť vzájomná závislosť medzi KPA zameranou na bezpečnosť a ostatnými KPA zameranými na výkonnosť a schémou spoplatňovania, uznávajúc, že riadenie bezpečnosti funguje ako kontrolný mechanizmus, ktorý zabezpečuje riadnu identifikáciu a riešenie vonkajších alebo endogénnych faktorov ovplyvňujúcich bezpečnosť poskytovania leteckých navigačných služieb. Osobitný dôraz by sa preto mal klásť na ďalšie posilňovanie spôsobilostí v oblasti riadenia bezpečnostných rizík, na ktoré by sa mala vzťahovať ambicióznejšia cieľová úroveň výkonnosti ako v iných oblastiach riadenia bezpečnosti, podobne ako v RO3.

(9) Agentúra EASA vzhľadom na RO4 aktualizovala metodiku, ktorá tvorí základ merania kľúčového ukazovateľa výkonnosti, pokiaľ ide o účinnosť riadenia bezpečnosti. Cieľom upravenej metodiky je zabezpečiť súlad s príslušnými najlepšími postupmi odvetvia a zohľadnenie regulačného a technického vývoja. Podmienky, ktoré musia poskytovatelia leteckých navigačných služieb splniť na dosiahnutie určitej cieľovej hodnoty účinnosti riadenia bezpečnosti, ktoré sú vymedzené ako „úrovne plnenia“ a ktoré sú v rozpätí od A po D, sa teda v porovnaní s RO3 sprísnili. V dôsledku týchto zmien nie sú hodnoty cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti na RO3 a RO4 priamo porovnateľné.

(10) Celoúnijné ciele výkonnosti na RO4 týkajúce sa KPA zameranej na životné prostredie, merané ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, by mali odrážať program Zelenej dohody Únie. Únia nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 ([4]) stanovila právnu povinnosť dosiahnuť klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050 a dosiahnuť do roku 2030 zníženie čistých emisií skleníkových plynov aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990. Na splnenie tohto cieľa by mali všetky hospodárske odvetvia vrátane leteckej dopravy prispieť k požadovanému zníženiu emisií skleníkových plynov. V prípade manažmentu letovej prevádzky (ATM) to znamená, že by sa mala účinne riešiť neefektívnosť letov, ktorá vedie k nadmernej spotrebe paliva a emisiám skleníkových plynov. To by malo zahŕňať aj zmiernenie neefektívnosti prostredníctvom primeraných prevádzkových opatrení, v dôsledku faktorov, ktoré sú mimo kontroly poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ako sú poveternostné podmienky a nebezpečné oblasti uzavreté pre dopravu.

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Pri stanovovaní úrovne celoúnijných cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia na RO4 by sa mala zohľadniť historická výkonnosť dosiahnutá v uvedenej KPA; odhadované prínosy vyplývajúce z opatrení stanovených v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) uvedenom v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([5]); a dôsledky útočnej vojny Ruska proti Ukrajine na toky letovej prevádzky vo vzdušnom priestore.

(12) Okrem toho by sa mala zohľadniť vzájomná závislosť medzi KPA zameranými na životné prostredie a kapacitu. Z analýzy orgánu na preskúmanie výkonnosti vyplýva, že výkonnosť zameraná na životné prostredie a výkonnosť zameraná na kapacitu sú úzko prepojené. Cielené zlepšenia horizontálnej efektívnosti letov v RO4 si preto vyžadujú aj to, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb účinne riešili akýkoľvek existujúci nedostatok kapacity, ktorý obmedzuje dostupnosť vzdušného priestoru pre používateľov a vedie k neoptimálnym letovým trajektóriám s cieľom obísť preťažené oblasti.

(13) Keďže prevádzkové opatrenia, ktoré majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb prijať, vrátane prínosov vyplývajúcich z opatrení plánovaných v rámci plánu ERNIP, sa počas RO4 postupne prejavia, a vzhľadom na predpokladaný rast dopravy počas RO4, ktorý môže mať vplyv na zložitosť prevádzky, by sa zlepšovanie výkonnosti v environmentálnej oblasti v RO4 malo zamerať na postupné kroky, pričom by sa mali zohľadniť aj dôsledky útočnej vojny Ruska proti Ukrajine na toky letovej prevádzky v určitých členských štátoch.

(14) Vzhľadom na vzájomnú závislosť medzi KPA zameranou na kapacitu a KPA zameranou na životné prostredie, ako sa uvádza v odôvodnení (12), a vzhľadom na význam zníženia vplyvu ATM na životné prostredie v záujme podpory dosiahnutia cieľov zelenej dohody Únie by sa celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti kapacity na RO4, merané ako priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let pripísateľné leteckým navigačným službám, mali stanoviť na úrovni, ktorou sa zabezpečí primeraná úroveň kvality služieb pre používateľov.

(15) Celoúnijné ciele v oblasti kapacity na RO4 by mali podporovať najmä rýchle a účinné riešenie dlhodobého nedostatku kapacity ATM, ktorému čelia niektorí poskytovatelia leteckých navigačných služieb. Takéto problémy s kapacitou boli zaznamenané od druhého referenčného obdobia („RO2“, 2015 – 2019) a znovu sa objavili v dôsledku krízy spôsobenej ochorením COVID-19, ktorá v mnohých prípadoch spôsobila výrazné zníženie alebo pozastavenie výcviku nových riadiacich letovej prevádzky, a to dokonca aj v prípade oblastných stredísk riadenia (ďalej len „ACC“), v ktorých boli počty riadiacich letovej prevádzky (ATCO) historicky prinízke na to, aby primerane uspokojili dopyt po doprave. V niektorých oblastiach Únie, najmä v prípade niektorých ACC v strede Európy, preto kapacita ATM nebola dostatočná na zvládnutie oživenia leteckej dopravy po prudkom poklese objemu dopravy, ku ktorému došlo počas pandémie COVID-19.

(16) Ďalej by sa mali zohľadniť zmeny v doprave vyplývajúce z útočnej vojny Ruska proti Ukrajine, ktoré takto viedli k výraznému zvýšeniu počtu letov v niektorých členských štátoch. Táto situácia predstavuje výzvu pre dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí budú musieť zvládnuť vysoký a rastúci objem dopravy aj počas RO4. Pozorované zhustenie dopravných tokov v určitých oblastiach sa ešte viac zhoršuje uzavretím určitých častí vzdušného priestoru, ktoré riadia členské štáty v blízkosti hranice s Ukrajinou, pre civilnú leteckú prevádzku.

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Napokon by sa mali zohľadniť opatrenia poskytovateľov leteckých navigačných služieb na zvýšenie kapacity, ktoré už boli zahrnuté do plánu prevádzky európskej siete (ďalej len „NOP“) uvedeného v článku 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123. Najnovšie dostupné vydanie NOP, ktoré sa vzťahuje na obdobie 2023 – 2027 ([6]), zahŕňa zlepšenia kapacity vo väčšine ACC, ktoré sa historicky významne podieľali na oneskoreniach ATFM *na trati*, vrátane zavedenia najmodernejších systémov ATM a pokročilých nástrojov ATC. Na základe dostupnej analýzy tieto investície v priebehu RO4 výrazne zvýšia výkonnosť kapacity v týchto ACC. V RO4 sa očakávajú aj osobitné prevádzkové prínosy vyplývajúce z časti prvého spoločného projektu SESAR týkajúcej sa funkcií ATM stanovených vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2021/116 ([7]), ktoré sa zavedú počas časového rámca RO4.

(18) Podľa NOP uvedeného v odôvodnení (17) sa však očakáva, že viaceré ACC budú čeliť výzvam pri uspokojovaní predpokladaného dopytu po doprave v prvých rokoch RO4, najmä z dôvodu pretrvávajúceho neprimeraného počtu riadiacich letovej prevádzky. Dotknutí poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali prijať všetky opatrenia, ktoré majú k dispozícii, na riešenie pozorovanej štrukturálnej kapacity a personálneho obsadenia a na minimalizáciu akéhokoľvek súvisiaceho negatívneho vplyvu na výkonnosť siete. Celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti kapacity vychádzajú z predpokladu, že do konca RO3 sa dosiahne pokrok pri riešení nedostatku kapacity a že poskytovatelia leteckých navigačných služieb prednostne sprístupnia významnú dodatočnú kapacitu počas RO4.

(19) Ak členský štát čelí značne zvýšenému objemu dopravy a výraznému zvýšeniu zložitosti prevádzky v dôsledku presunu dopravných tokov v dôsledku vojny na Ukrajine podľa odôvodnenia (16), táto situácia sťažuje dotknutému členskému štátu dosiahnutie súladu s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti kapacity. Dotknutý členský štát by preto mal vo svojom návrhu plánu výkonnosti uviesť primerané informácie o prevádzkovom vplyve na svojho poskytovateľa leteckých navigačných služieb v dôsledku vojny na Ukrajine, aby Komisia mohla tieto okolnosti zohľadniť pri posudzovaní navrhovaných miestnych cieľov výkonnosti na RO4, pokiaľ ide o ich súlad s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti kapacity.

(20) Celoúnijné ciele výkonnosti v KPA zameranej na nákladovú efektívnosť za každý rok referenčného obdobia, vyjadrené ako percentuálna hodnota, by mali odzrkadľovať medziročnú zmenu priemerných celoúnijných „stanovených jednotkových nákladov“ (DUC) na traťové letecké navigačné služby. Predbežné údaje o nákladoch a prevádzke na RO4, ktoré členské štáty predložili v júni 2023, by sa mali použiť ako jeden zo vstupov pre stanovenie celoúnijných cieľov spolu s výhľadovou expertnou analýzou nákladov na RO4 zo strany orgánu na preskúmanie výkonnosti a potenciálnymi zlepšeniami nákladovej efektívnosti odhadovanými orgánom na preskúmanie výkonnosti na RO4 na základe analýzy existujúcej nákladovej neefektívnosti pri poskytovaní traťových leteckých navigačných služieb.

(21) Mala by sa zvážiť aj vzájomná závislosť s inými KPA. Celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti na RO4 by sa mali stanoviť na úrovni, ktorou sa podporia potrebné zlepšenia prevádzkovej výkonnosti v KPA zameraných na životné prostredie a kapacitu. Na tento účel je potrebné zvýšiť stanovené náklady na úrovni Únie počas RO4 v porovnaní s RO3 s cieľom umožniť vyššiu kvalitu služieb vrátane opatrení na urýchlenie náboru a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky a zvýšenia investícií do moderných technológií.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/116 z 1. februára 2021 o zriadení prvého spoločného projektu na podporu vykonávania riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky stanoveného v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 a zrušuje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 716/2014 (Ú. v. EÚ L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Miera ročného zvýšenia stanovených nákladov v RO4 by nemala prekročiť predpokladanú mieru rastu dopravy, aby sa podporilo ďalšie zlepšovanie nákladovej efektívnosti a úspory z rozsahu pri poskytovaní služieb. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali využívať synergie, ktoré prináša cezhraničná spolupráca, ako aj iné štrukturálne zmeny v organizácii a poskytovaní služieb. Počas obdobia zahŕňajúceho RO4 aj RO3 by mal dlhodobý celoúnijný vývoj DUC za traťové letecké navigačné služby dosiahnuť –1,0 % ročne.

(23) Niektoré členské štáty stratili v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine podstatnú časť tokov letovej prevádzky, ktoré tradične obsluhovali. Toto znižovanie objemu dopravy pokračuje počas RO4 a výrazne ovplyvňuje nákladovú efektívnosť poskytovateľov leteckých navigačných služieb dotknutých členských štátov. Komisia už v RO3 vo svojich rozhodnutiach (EÚ) 2022/2423 ([8]) a (EÚ) 2022/2426 ([9]) stanovila metódu na zohľadnenie týchto výnimočných okolností v rámci posúdenia súladu miestnych cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti s celoúnijnými cieľmi výkonnosti podľa článku 11 ods. 3 písm. c) nariadenia (ES) č. 549/2004.

(24) Očakávané zlepšenie nákladovej efektívnosti na RO4 by sa malo vypočítať na základe celoúnijnej východiskovej hodnoty DUC, ktorá je odvodená vydelením východiskovej hodnoty celoúnijných stanovených nákladov základnou prognózou objemu dopravy vyjadrenou v jednotkách služieb za rok 2024. Východisková hodnota celoúnijných stanovených nákladov by sa mala odhadnúť s použitím najnovších dostupných údajov o skutočných nákladoch na poskytovanie leteckých navigačných služieb v RO3, upravených na základe predbežných údajov o nákladoch za rok 2024, ktoré členské štáty poskytli v júni 2023, a odhadov úrovne nákladov na rok 2024 vyplývajúcich z analýzy orgánu na preskúmanie výkonnosti. Mali by sa zohľadniť predpokladané výkyvy dopravy počas zostávajúceho obdobia RO3 a ich vzťah k nákladom.

(25) S cieľom stanoviť varovné prahy, pri prekročení ktorých môžu členské štáty požiadať o revíziu cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti, by sa mali zvážiť rozsahy prognóz objemu dopravy, pokiaľ ide o traťové jednotky služieb a pohyby podľa IFR, od nízkeho po vysoký rast na základe prognózy útvaru Eurocontrolu STATFOR. Dlhé prognózované obdobie do konca roku 2029 zahŕňa určitý stupeň neistoty, najmä v súvislosti s geopolitickými rizikami, hospodárskym rastom a premenlivosťou dopravných tokov, ako sa ukázalo počas RO3, ako aj s rozvojom hospodárskych väzieb s rozvíjajúcimi sa trhmi. Varovné prahy by mali byť prispôsobené primeranej úrovni zmien objemu dopravy, ktoré sa pohybujú okolo základnej prognózy objemu dopravy útvaru STATFOR uverejnenej vo februári 2024 a zároveň poskytovať členským štátom možnosť požiadať o revíziu svojich plánov výkonnosti v prípade, že by sa skutočná dopravná situácia skôr vyvíjala v súlade s vysokou prognózou útvaru STATFOR alebo nízkou prognózou útvaru STATFOR.

(26) Okrem celoúnijných cieľov výkonnosti by sa mali určiť porovnávacie skupiny poskytovateľov leteckých navigačných služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím na účely posúdenia cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť. Pri určovaní týchto skupín by sa mala zohľadniť zložitosť vzdušného priestoru, úrovne a variabilita dopravy, životné náklady a úroveň inflácie.

(27) Výbor pre jednotné nebo vydal záporné stanovisko. Prijatie vykonávacieho aktu sa považovalo za nevyhnutné, a preto predseda predložil návrh vykonávacieho aktu odvolaciemu výboru na ďalšie prerokovanie. Odvolací výbor nevydal stanovisko,

([8]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/2423 z 5. decembra 2022 o súlade cieľov výkonnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Švédsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie (Ú. v. EÚ L 318, 12.12.2022, s. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/2426 z 5. decembra 2022 o súlade cieľov výkonnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Lotyšsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie (Ú. v. EÚ L 318, 12.12.2022, s. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Týmto rozhodnutím sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie piatich kalendárnych rokov od roku 2025 do roku 2029.

Článok 2

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na bezpečnosť

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť uvedené v bode 1.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré do konca roku 2029 majú dosiahnuť poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením na poskytovanie služieb, vyjadrené ako miera plnenia v rozpätí od úrovne A po úroveň D stanovenú Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“), sa stanovujú na týchto úrovniach účinnosti riadenia bezpečnosti:

a) najmenej úroveň C pri cieľoch riadenia bezpečnosti „kultúra bezpečnosti“, „politika a ciele v oblasti bezpečnosti“, „zaistenie bezpečnosti“ a „presadzovanie bezpečnosti“;

b) najmenej úroveň D pri cieli riadenia bezpečnosti „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“.

Článok 3

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na životné prostredie

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie určené v bode 2.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 sa vyjadria ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch a merajú ako priemerná vzdialenosť uletená navyše v porovnaní s ortodromickou vzdialenosťou, pričom nesmú presiahnuť tieto percentuálne hodnoty: 2,80 % v roku 2025, 2,75 % v roku 2026, 2,71 % v roku 2027, 2,68 % v roku 2028 a 2,66 % v roku 2029.

Článok 4

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na kapacitu

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu určené v súlade s bodom 3.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 predstavujú priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati spôsobené leteckými navigačnými službami v trvaní najviac 0,9 minúty na let v roku 2025, 0,7 minúty na let v roku 2026, 0,6 minúty na let v roku 2027, 0,5 minúty na let v roku 2028 a 0,5 minúty na let v roku 2029.

Článok 5

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť zameranú na nákladovú efektívnosť

1. Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť zameranú na nákladovú efektívnosť určené v bode 4.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 predstavujú medziročnú zmenu priemerných celoúnijných stanovených jednotkových nákladov na traťové letecké navigačné služby vo výške −1,2 % na rok 2025, −1,2 % na rok 2026, −1,2 % na rok 2027, −1,2 % na rok 2028 a −1,2 % na rok 2029. Medziročná zmena sa vypočíta na základe východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady podľa odseku 3.

2. Celoúnijná východisková hodnota stanovených nákladov sa určuje na úrovni 7 100 000 000 EUR vo vyjadrení ako reálne eurové ceny z roku 2022.

3. Celoúnijná východisková hodnota stanovených jednotkových nákladov sa určuje na úrovni 55,07 EUR v eurových cenách roku 2022.

Článok 6

Varovné prahy

1. Členské štáty môžu požiadať o revíziu jedného alebo viacerých cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. a) bodom i) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ak:

a) sa skutočný objem dopravy zaznamenaný Eurocontrolom odchyľuje od prognózy objemu dopravy v pláne výkonnosti prijatom v súlade s článkom 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 za daný kalendárny rok aspoň o 10 % pohybov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (ďalej len „IFR“); alebo

b) sa skutočný objem dopravy zaznamenaný Eurocontrolom odchyľuje od prognózy objemu dopravy v pláne výkonnosti prijatom v súlade s článkom 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 za daný kalendárny rok aspoň o 10 % jednotiek služieb.

2. Členské štáty môžu požiadať o revíziu jedného alebo viacerých cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. a) bodom i) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ak odchýlka referenčných hodnôt v dôsledku sezónnych aktualizácií plánu prevádzky siete (ďalej len „NOP“) podľa článku 9 ods. 4 písm. a) a článku 9 ods. 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 v porovnaní s referenčnými hodnotami z najnovšej verzie NOP dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti dosahuje aspoň:

a) 0,05 minúty meškania ATFM na trati, ak referenčná hodnota z najnovšej verzie NOP dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti je menšia ako 0,2 minúty meškania ATFM na trati, alebo

b) 0,04 minúty meškania ATFM na trati navýšené o 5 % referenčnej hodnoty z najnovšej verzie NOP dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti, ak táto referenčná hodnota je väčšia alebo sa rovná 0,2 minúty meškania ATFM na trati.

Článok 7

Porovnávacie skupiny

Porovnávacie skupiny poskytovateľov leteckých navigačných služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím na účely posúdenia cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa určujú takto:

a) Skupina A: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Francúzska, Nemecka, Španielska a Talianska;

b) skupina B: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Cypru, Írska, Malty a Portugalska;

c) skupina C: poskytovatelia leteckých navigačných služieb Bulharska, Grécka, Chorvátska, Maďarska, Slovenska, Slovinska a Rumunska;

d) skupina D: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Česka, Estónska, Litvy, Lotyšska a Poľska;

e) skupina E: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Belgicka, Holandska, Luxemburska, Rakúska, Švajčiarska;

f) skupina F: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Dánska, Fínska, Nórska a Švédska.

Článok 8

Nadobudnutie účinnosti

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli 12. júna 2024

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN